

Reguleringsplan for E6 Høybukta- Hesseng



Vurdering av krav om KU og planprogram

Statens vegvesen
Utbygging Nord
Prosjekt Finnmark

19.04.2024

Innhold

1. Bakgrunn.....	2
1.1 Krav om vurdering av behov for konsekvensutredning	2
1.2 Beskrivelse av tiltakene.....	2
2. Vurdering av KU-forskriften	6
Kapittel 2. Planer og tiltak som omfattes av forskriften	6
3. Konsekvensutredningens innhold og omfang.....	7
4. Oppsummering og konklusjon	10

1. Bakgrunn

1.1 Krav om vurdering av behov for konsekvensutredning

Det vises til følgende rammeverk med tanke på vurderingen om planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning (KU):

- Plan- og bygningsloven (PBL) kap. 4 og 12.
- Forskrift om konsekvensutredninger 01.07.17
- Veileder – *Når skal tiltak i vedlegg II konsekvensutredes?* KMD 29.06.2017
- Veiledningsnotat – *Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven*, KMD juli 2017

Statens vegvesen er forslagsstiller for reguleringsplanen *E6 Høybukta-Hesseng* og gjennomfører planprosessen i hht. plan- og bygningsloven § 3–7. Formålet med planen er å legge til rette for ny E6 mellom Høybuktmoen og Hesseng, noe som inkluderer etablering av ny bru over Langfjordstrømmen. Dagens E6 har dårlig geometrisk standard og ny veg skal gi bedre framkommeligheten og økt trafiksikkerhet.

Sør-Varanger kommune er ansvarlig myndighet for planen og som har vedtaksmyndighet. Statens vegvesen har gjort en selvstendig vurdering om planen får vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og hvor vidt planarbeidet utløser plikt om konsekvensutredning. Ifølge konsekvensutredningsforskriften § 4 skal forslagsstiller vurdere om planen omfattes av §§ 6, 7 eller 8.

1.2 Beskrivelse av tiltakene

Iht. KU-forskriften § 9 skal det, basert på kjent kunnskap, gis en kortfattet beskrivelse av

- Planen eller tiltaket, tiltakets fysiske egenskaper og lokalisering og eventuelle rivningsarbeider*
- Miljøverdier som antas å bli vesentlig berørt og som krever særskilt hensyn*

- c. Planens eller tiltakets forventede vesentlige virkninger som følge av reststoffer, utslipp og produksjon av avfall.*
- d. Forventede vesentlige virkninger som følge av bruken av naturressurser.*

Under følger en kortfattet beskrivelse.

A. Planen eller tiltaket, tiltakets fysiske egenskaper og lokalisering og eventuelle rivningsarbeider

Hensikten med planen er å legge til rette for ny E6 mellom Høybuktknoen og Hesseng, samt etablering av ny bru over Langfjorden. Det finnes tre aktuelle alternativer som det skal ses nærmere på i forbindelse med planarbeidet som det varsel oppstart for. Ny veg kobler seg på eksisterende E6 vest for Hesseng og planlegges etter H1 standard med 9 m vegbredde og fartsgrense 80 km/t. Prosjektet avsluttes på Høybuktknoen, dog tas det ikke med eksisterende kryss til Kirkenes lufthavn. Ett av alternativene omfatter tunnel. De tre aktuelle alternativene gjøres det rede for i planprogrammet.

I planfasen skal det tas stilling til om det er behov for å sette av areal til masselager dersom alternativet med tunnel er aktuelt.

Vegprosjektet kan medføre at enkelte hytter/fritidsboliger må rives.

Det antas at deler av gamle E6 Neidenvegen mellom Hesseng og dagens Strømmen bru vil bli opprettholdt for å sikre adkomst til hytter/fritidsboliger og friluftsområder.

Omklassifisering/nedklassifisering kan bli aktuelt, men gjennomføres som separat omklassifiseringsprosess.

B. Miljøverdier som antas å bli vesentlig berørt og som krever særskilt hensyn

Det er ikke bestemt om ny Strømmen bru skal krysse Langfjorden nord eller sør for dagens bru. Fundamentene til ny bru kan komme i berøring med Langfjorden. Langfjorden og Strømmen-området brukes til rekreasjon og friluftsliv.

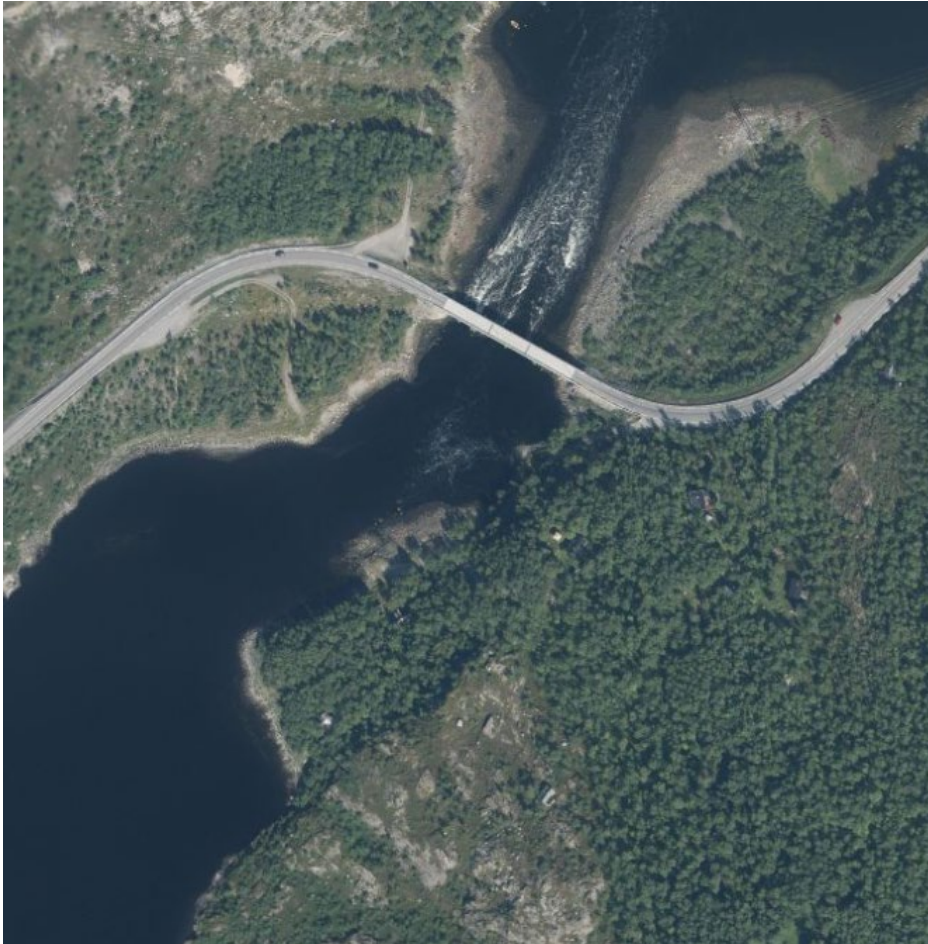
Landskap

Konseptvalgutredningen (KVU) E6 Høybuktknoen–Kirkenes ble levert i 2015 og har en grov vurdering av landskapsbilde, beskriver planområdet som et naturlandskap med gode visuelle kvaliteter og stor variasjonsrikdom, typisk for regionen. Området gis «Middels verdi».

Vegtraséen berører to landskapstyper: «Småkupert fjellandskap nær skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur» og «Relativt åpent fjordlandskap». Sistnevnte ligger vest for Strømmen bru. Her er det i liten grad preg av menneskelig aktivitet, bebyggelse og infrastruktur. Brua ligger i overgangen til «Fjordlandskap».

Natur

Naturtypen omkring Strømmen bru er av typen «Sterke tidevannsstrømmer», og den strekker seg ca. 500 m på begge sider av brua, der passasjen er trangest. Verdien av naturtypen er «svært viktig» ifølge Miljødirektoratets Naturbase kart.



En annen naturtype som strekker seg fra ytre del av Langfjorden og 200 m sørvest for Strømmen bru er av typen «Bløtbunnsområder i strandsonen», som også er karakterisert som «svært viktig».

Kirkeneshalvøya er et verneområde med dyrelivsfredning med verneformål pattedyr og fugler.

Reindrift

Tiltaket kan gi midlertidige negative konsekvenser for reindriftnæringen i anleggsperioden. Det er registrert trekkei på vestsiden av Strømsbukta som krysser E6 øst for flyplassen. Ettersom ny E6 skal etableres langs/på eksisterende E6 anses det ikke som at tiltaket vil gi endringer fra dagens situasjon.

C. Planens eller tiltakets forventede vesentlige virkninger som følge av reststoffer, utslipp og produksjon av avfall.

Prosjektet vil gi utslipp fra anleggsmaskiner i byggeperioden. Hvis det skal etableres tunnel må det i planfasen tas stilling til om det er behov for å sette av areal til masselager for å håndtere tunnelmassene.

Rivingen av dagens bru må håndteres i henhold til gjeldende lover og regler.

D. Forventede vesentlige virkninger som følge av bruken av naturressurser.

Området anses ikke som dyrkbart og tiltakene vil ikke gi vesentlige virkninger med tanke på uttak/bruk av naturressurser.

Tunnelmassene som evt. skal tas ut består av for det aller meste tonalittisk gneis, ifølge NGUs berggrunnskart. Tonalittisk til granodiorittisk gneis med flere generasjoner granittganger, årer og bånd, deformerte ganger ved Kirkenes, ellers bare lokalt deformert. Det er mulig det også kan opptre noe metasandstein helt i vestenden av tunnelen. Disse bergartene er ikke kjent som syredannede bergarter, men nærmere undersøkelse vil eventuelt kunne avdekke dette.

2. Vurdering av KU-forskriften

Kapittel 2. Planer og tiltak som omfattes av forskriften

§ 6. Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding		
a) kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II	Ikke relevant ettersom det er en reguleringsplan som skal utarbeides.	
b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen	Vedlegg I, pkt. 7 omtaler samferdselsanlegg i form av ny vei med c) minst fire felt, e) andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader over 750 millioner kr. Prosjektet er nevnt i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036 med en investeringskostnad på 1,5 mrd. kroner. Tiltaket faller derfor under § 6 første ledd bokstav b., og det skal utarbeides planprogram iht. §§ 13 og 14.	
c) tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven	Tiltaket behandles etter plan- og bygningsloven.	
§ 7. Planer og tiltak etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding		
A) Tiltak i vedlegg II som behandles etter energi-, vannressurs- eller vassdragsreguleringsloven.	Ikke relevant.	
B) Planer og programmer etter andre lover som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I	Ikke relevant	

og vedlegg II og som vedtas av et departement.		
§ 8. Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få <u>vesentlige virkninger</u> for miljø og samfunn	<i>Vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding.</i>	
A) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan og der reguleringsplan er i samsvar med denne.	Reguleringsplan for E6 Høybukta–Hesseng faller inn under vedlegg I.	
B) Tiltak i vedlegg II som behandles etter en annen lov enn PBL.	Ikke relevant, det er planmyndigheten som er ansvarlig myndighet iht. vedlegg II.	

Konklusjon:

Statens vegvesen har vurdert at tiltaket er av en slik investeringsmessig størrelse at det faller inn under KU-forskriftens § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding, bokstav b) reguleringsplaner etter pbl for tiltak i vedlegg I, 7. bokstav e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr., Det skal utarbeides planprogram iht. §§ 13 og 14.

3. Konsekvensutredningens innhold og omfang

I henhold til KU-forskriftens § 17 skal konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas. For å vurdere hva som er relevante temaer som skal utredes i dette vegprosjektet er det gjort en vurdering etter KU-forskriftens § 21. § 21 gir en oversikt over de elementene (faktorene) eller tema som skal identifiseres og utredes der det er beslutningsrelevant.

I tabellen under følger vår vurdering av temaene i § 21 og hvilke temaer som må utredes for at saken skal være tilstrekkelig opplyst før vedtak fattes, jf. forvaltningsloven § 17.

§ 21. Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn	Vår vurdering av faktorer/temaer som <i>kan</i> bli påvirket og <i>kan</i> bli vesentlig påvirket av tiltaket.	KU
Naturmangfold jf. naturmangfoldloven	Viktige naturtyper i område er «sterke tidevannsstrømmer» og «bløtbunnsområder i strandsonen». Langfjorden er del av nasjonal laksefjord Neidenfjorden – Bøkfjorden. Maggadalen er viktig for naturmangfold og habitat for mange arter. Samlet sett er det så mange naturverdier som blir berørt at vi konkluderer med å gjennomføre KU på naturmangfold.	Ja
Økosystemtjenester	Friluftsliv handler om opplevelsen av natur, men dette vil ikke bli vesentlig påvirket av tiltaket. Myr – holder igjen vann, flomdemping, etc., men myrområdene vil ikke bli vesentlig påvirket av tiltaket hva gjelder økosystemtjenester. Myr som viktig areal for insekter og fugl håndteres under naturmangfold. Tiltakshaver vurderer det slik at det ikke utløser behov for konsekvensutredning for dette tema.	Nei
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Prosjektet vil ikke gi større klimagassutslipp knyttet til arealbeslag og massehåndtering. Dagens veglinje vil bli optimalisert som krever mindre inngrep enn fullstendig ny veglinje. Det er kun rundt brua vegen får en ny linjeføring.	Nei
Kulturminner og kulturmiljø	Det er registrert flere kulturminner fra ulik tid. Basert på foreliggende kunnskap om kulturverdier i området vurderes tiltaket til ikke å utløse krav til konsekvensutredning for tema kulturarv.	Nei
Friluftsliv	Området anses ikke som så viktig for friluftsliv at det utløser krav om konsekvensutredning. Det utarbeides derfor ikke konsekvensutredning for temaet. Temaet omtales i planbeskrivelsen.	Nei
Landskap	Ny veg ligger i hovedsak i eller nær eksisterende trasé. En konsekvensutredning vil, ut ifra en tidlig landskapsfaglig vurdering, ikke bli avgjørende for å gjennomføre tiltaket – kun til å kartlegge konsekvensene. Imidlertid vil de faglige innspill i reguleringsplanen tilråde lokalisering og utforming av både brukonstruksjonen og tilknyttet landskap.	Nei
Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy)	<i>Luft</i> Basert på retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-150) og SVV sin veileder for bruk av retningslinjen, er det vurdert at det ikke er behov for utredning av luftkvalitet i prosjektet (etter endt	Nei

	<p>anleggsperiode). Prosjektet vil iverksette tiltak for å redusere luftforurensningen fra anleggsvirksomhet, og legger T-1520 til grunn for håndtering av dette.</p> <p>Støy: Ny veg ligger i hovedsak i eller nær eksisterende trasé. Det vil ikke være noen økning av fartsgrensen. Støy behandles som ordinært tema i planbeskrivelsen.</p>	
Vannmiljø, jf. vannforskriften	Temaet håndteres i konsekvensutredning for naturmangfold.	
Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser	Tiltaket berører ikke dyrket mark/dyrkbar jord.	Nei
Samisk natur- og kulturgrunnlag	Planområdet er i beiteområde for rein og det er en flyttlei for rein i planområdet. Det skal derfor utarbeides konsekvensutredning for tema reindrift.	Ja
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	Tiltaket vil ikke utløse nye transportbehov eller endringer i energiforbruk og energiløsninger for området.	Nei
Beredskap og ulykkesrisiko	Tiltaket vil ikke påvirke eller gi vesentlig påvirkning for beredskap og ulykkesrisiko. Det skal utarbeides ROS-analyse i prosjektet. Det ingen kjent fare for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.	Nei
Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko for havnivåstigning, stormflo, flom og skred	<p>Tiltaket vil ikke påvirke eller gi vesentlig påvirkning på temaet.</p> <p>Det er avdekket kvikkleire i deler av planområdet. Vegen skal bygges iht. regelverk for områdestabilitet jf. NVE veileder 1/2019.</p>	Nei
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Blir ikke påvirket av tiltaket	Nei
Tilgjengelig for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett	Som en del av planprosessen skal det vurderes ny gang- og sykkelveg. Det er ingen gang- og sykkelveg fra før av og det skal undersøkes hvor stort behov for ny gang- og sykkelveg egentlig er.	Nei
Barn og unges oppvekstvilkår	Blir ikke påvirket av tiltaket	Nei
Kriminalitetsforebygging	Blir ikke påvirket av tiltaket	Nei
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.	Arkitektonisk/estetisk utforming av ny bru over Langfjorden vil bli behandlet som del av temaet landskapsbilde.	Nei

4. Oppsummering og konklusjon

Statens vegvesen har vurdert at tiltaket er av en slik investeringsstørrelse at det faller inn under KU-forskriftens § 6 *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding*, bokstav b) *reguleringsplaner etter pbl for tiltak i vedlegg I, 7. bokstav e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.*,

Det skal utarbeides planprogram iht. §§ 13 og 14.

Det skal utarbeides konsekvensutredning for temaene reindrift og naturmangfold ettersom det ut fra Statens vegvesen sin vurdering er disse som *kan* bli påvirket og *kan* få vesentlige virkninger jf. § 17 og § 21 i KU-forskriften.